

Construction d'infrastructures routières et mobilité urbaine à Korhogo**Jean Aimée Nahotabin KONE**

Etudiant

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Département de Géographie

nahotabin.jak@yahoo.com**KOUASSI David Aurélie Abigaïl**

Attachée de recherche

Chercheure

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Chaire UNESCO Anticipation, Prospective et Territoires Durables

odassi21@yahoo.fr**BADOU Kouadio Samuel**

Doctorant

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Département de Géographie

badousamuel@gmail.com**Sylvestre Kouamé KOUASSI**

Professeur Titulaire

Enseignant-Chercheur

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)

Département de Géographie

kouamsylvestre@yahoo.fr

Résumé : La ville de Korhogo a connu une forte croissance démographique durant ces dernières décennies ; se hissant au rang de troisième ville de la Côte d'Ivoire. Cette croissance démographique s'accompagne d'importants besoins en mobilité urbaine. Toutefois, sur 361 km du linéaire de la ville de Korhogo, seuls 31 km, soit 8,5%, environ 0,25 mètre de voirie par habitant étaient bitumés jusqu'en 2015, exacerbant les difficultés des populations à se déplacer rapidement et à moindre coût. En raison de ce déficit, l'Etat ivoirien s'est engagé en 2015 dans un vaste programme de construction d'infrastructures routières, à l'effet d'améliorer les conditions de mobilité des populations ivoiriennes en général et celles de Korhogo en particulier. Cet article se propose d'analyser l'impact de la construction d'infrastructures routières sur la mobilité urbaine à Korhogo. La méthodologie adoptée repose sur une combinaison de fouille documentaire et statistique du transport en Côte d'Ivoire, des observations directes dans les quartiers enquêtés, des entretiens avec les responsables des structures en charge de la construction des infrastructures routières et du transport dans la ville de Korhogo, ainsi que des questionnaires adressés à 383 usagers. Les résultats traduisent une amélioration des conditions de mobilité dans la ville de Korhogo.

Mots clés : Côte d'Ivoire, Korhogo, transport, infrastructures routières, mobilité urbaine

Construction of road infrastructure and urban mobility in Korhogo

Abstract: The city of Korhogo has experienced strong population growth in recent decades, becoming the third largest city in Côte d'Ivoire. This population growth has been accompanied by significant urban mobility needs. However, of the 361 km of roads in the city of Korhogo, only 31 km, or 8.5%, approximately 0.25 metres of road per inhabitant, were paved until 2015, exacerbating the difficulties faced by the population in travelling quickly and at low cost. Due to this deficit, in 2015 the Ivorian government embarked on a vast road infrastructure construction programme with the aim of improving mobility conditions for the Ivorian population in general and the population of Korhogo in particular. This article aims to analyse the impact of road infrastructure construction on urban mobility in Korhogo. The methodology adopted is based on a combination of documentary and statistical research on transport in Côte d'Ivoire, direct observations in the neighbourhoods surveyed, interviews with officials responsible for road infrastructure construction and transport in the city of Korhogo, and questionnaires sent to 383 users. The results show an improvement in mobility conditions in the city of Korhogo.

Key-words : Côte d'Ivoire, Korhogo, Construction, Road infrastructure, Urban mobility.

Introduction

La Côte d'Ivoire, connaît depuis bientôt un siècle une importante croissance démographique (D. PLAT, 2003, p. 9). L'urbanisation du pays progresse rapidement, passant de 5% en 1950 à 32%, 39% et 42,5% respectivement en 1975, 1988 et 1998, pour atteindre 50,3% en 2014 (RGP 1975 ; INS 1988, 1998 et 2014). Cette réalité à l'échelle nationale se répercute sur l'ensemble des villes en l'occurrence Korhogo. Sa population a plus que triplé entre 1998 et 2021, passant de 142 039 à 440 926 habitants (INS-RGPH 1998, 2014 et 2021), avec un taux de croissance moyen annuel de 5,4%. Cette urbanisation s'accompagne d'importants besoin en mobilité.

Sur les 361 km du linéaire de la ville de Korhogo, seul 8,5% soit 31 km étaient bitumés en 2015 (AGEROUTE, 2018), ce qui équivaut à environ 0,25 mètre par habitant exacerbant les difficultés des populations à se déplacer rapidement et à moindre coût.

L'Etat s'est donc engagé à la mise en place d'importants projets de construction d'infrastructures routières à l'effet d'améliorer les conditions de mobilité des populations ivoiriennes. La ville de Korhogo a également bénéficié de ces projets ayant significativement relancé ses activités économiques. Cette initiative a permis le bitumage de 7,5 km de voies en 2015, 13 km en 2019 et 5 km en 2020 (AGEROUTE, 2021). L'extension du réseau urbain a favorisé l'arrivée de nouveaux opérateurs de transports comme la SOTRA en décembre 2023, contribuant à la réduction des distances, des durées de trajet, des coûts de transport entre les différents quartiers de la ville. Cet article se propose d'analyser l'impact de la construction d'infrastructures routières sur la mobilité urbaine à Korhogo. Spécifiquement, il s'agira de faire un diagnostic des infrastructures routières de la ville, ensuite présenter le système de transport intra urbain et enfin, montrer l'apport de la construction d'infrastructure routière dans l'amélioration des conditions de mobilité des populations.

1. Méthodologie de l'étude

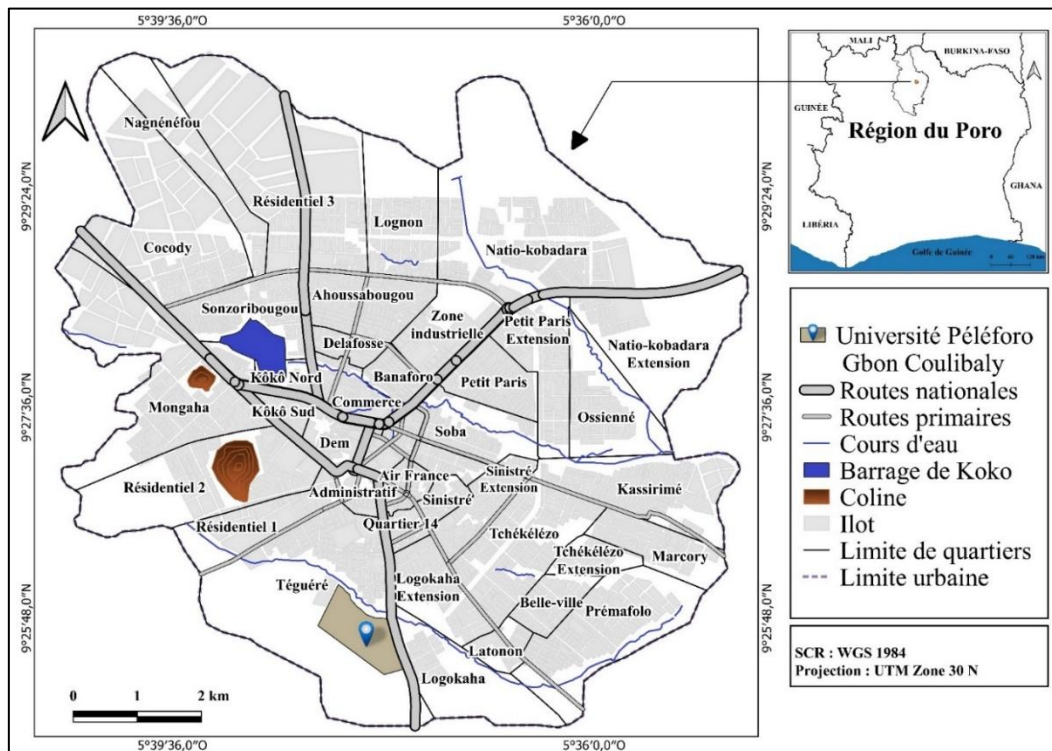
1.1. Présentation de la zone d'étude

Située au nord de la Côte d'Ivoire, Korhogo est un centre névralgique du Poro, région dont elle est le chef-lieu. Sa position de ville-carrefour, facilitant les échanges avec le Burkina Faso et le Mali, en fait un point stratégique pour les échanges triangulaires.

L'urbanisation de Korhogo est fulgurante. Déjà en 1998, avec plus de 142 000 habitants, elle était considérée comme une grande ville du Nord ivoirien. Entre 1965 et 1998, la croissance de la population a été particulièrement rapide, passant de 24 000 habitants en 1965 à 142 039 habitants en 1998. En 2014, la population urbaine de Korhogo était estimée à 245 000 habitants pour une superficie de 5 000 hectares (INS-RGPH, 1975 ; 1988 ; 1998 et 2014). Aujourd'hui, elle s'impose comme la ville principale de la région et un pôle urbain majeur faisant d'elle la troisième grande ville ivoirienne après Bouaké.

L'essor de Korhogo est également marqué par une rurbanisation des villages périphériques, notamment Natiokobadara, Ossiene, Premafolo, etc. Cette transformation, accélérée par les efforts des autorités en matière d'infrastructures routières depuis 2011, se traduit par un besoin croissant de mobilité de la population.

Carte 1: Localisation de la ville de Korhogo



Source : CNTIG, 2019

Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

1.2. Données de l'étude

Pour cette étude, les données utilisées proviennent du Recensement Général de la Population (RGP) de 1975 ainsi que des Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat (RGPH) réalisés en 1988, 1998, 2014 et 2021, fournis par l'Institut National de la Statistique (INS). Les données recueillies auprès des services techniques de la Mairie de Korhogo et de la Préfecture de Région ont également contribué aux analyses.

1.3. Méthodes de collecte de données

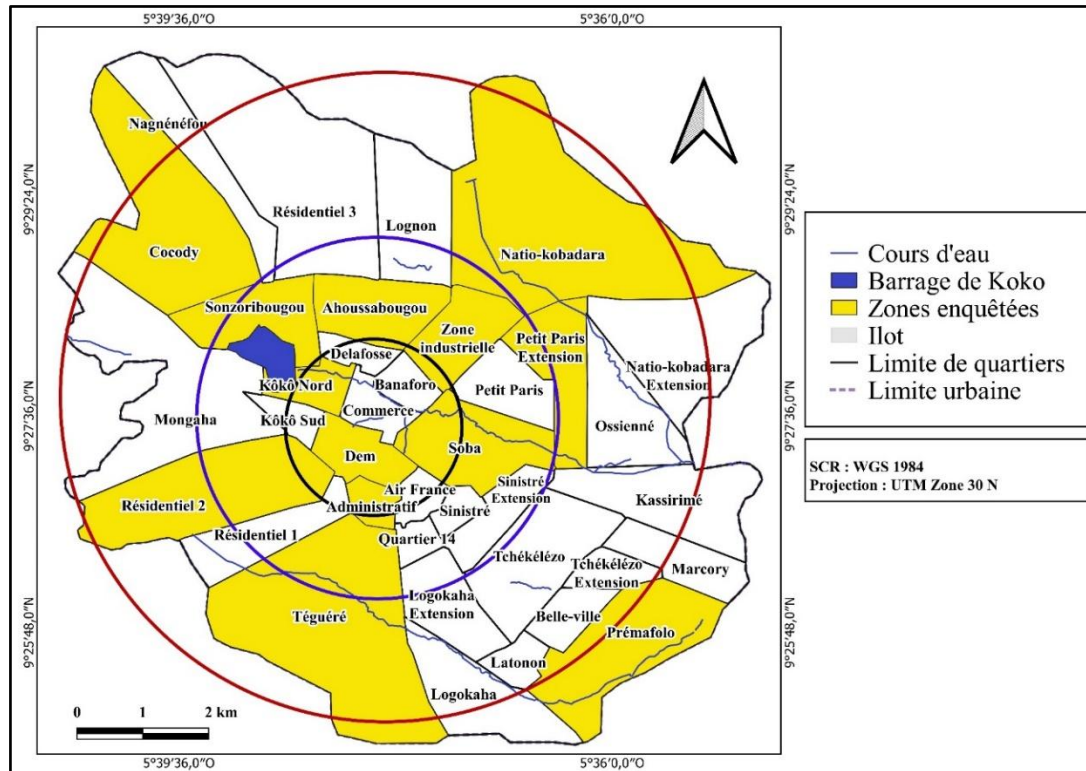
La recherche documentaire, l'observation du terrain et l'enquête de terrain sont les trois (3) techniques qui ont permis la collecte de données primaires et secondaires. La recherche documentaire a permis d'obtenir des données secondaires telles que les données du RGPH établies par l'INS (2021). L'observation de terrain a aidé à recueillir des données primaires relatives aux impacts des infrastructures routières sur la mobilité des habitants. Cette immersion a permis de cerner les pratiques et comportements des usagers en observant leurs modes de transport, l'état des voies et leur perception du coût du transport. L'enquête de terrain a été réalisée en deux volets, à savoir l'enquête par entretien et le questionnaire. L'enquête par entretien a été facilitée par l'élaboration de guides d'entretien contenant une série de questions destinées aux personnes ressources impliquées dans la construction et la gestion des infrastructures routières. Les entretiens menés avec les responsables des structures ont permis de recueillir des informations précieuses sur ces infrastructures.

Les discussions avec la Direction Régionale du Transport ont porté sur divers aspects, tels que les intervenants du secteur des transports urbains, l'évolution des modes de transport de passagers et de marchandises, ainsi que l'organisation, la quantité et l'état des véhicules de transport en commun ; les critères requis pour travailler dans le domaine des transports à Korhogo et l'examen de la répartition du parc automobile urbain par type de transport ont également été abordés. L'entretien avec la Direction de l'INS a permis d'obtenir des données sur la population, la démographie, l'évolution des quartiers en termes de nombre et de typologie, le taux d'urbanisation croissant, ainsi que la répartition démographique par sexe et par âge. Ces données ont facilité l'analyse de l'évolution de la population par quartier. Au Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU), les discussions ont porté sur les politiques, règlements et autorisations liés à la construction et aux plans d'urbanisme à Korhogo, ainsi que des nouveaux quartiers de la ville. Enfin, les discussions avec le BNETD et l'AGEROUTE portaient sur l'état actuel des équipements et infrastructures routières en ville, ainsi que l'évolution des investissements dans ces domaines.

Les informations recueillies ont facilité l'examen des projets en cours ou déjà réalisés en matière de construction routière. Un accent particulier a été mis sur le nombre et la localisation des voies bitumées, non bitumées et réhabilitées. Il s'est agi en outre, d'étudier la hiérarchisation du réseau routier urbain ainsi que les différents acteurs impliqués dans la construction des infrastructures routières et leurs rôles respectifs. Pour conduire les recherches, un questionnaire subdivisé en trois parties a été élaboré. La première est relative aux caractéristiques sociodémographiques. La seconde traite du profil itinéraire des usagers ; c'est-à-dire, les fréquences de déplacements, leurs préférences, le coût du transport, etc. La troisième partie aborde le niveau de satisfaction des usagers par rapport à l'état actuel des infrastructures routières, les attentes et les besoins des usagers par rapport aux infrastructures routières, l'impact des infrastructures routières sur les comportements de mobilité des usagers, etc.

Sur les quarante-trois (43) quartiers que compte la ville, treize (13) quartiers ont été enquêtés ; soit 30 %, représentant 141 379 habitants. Ce choix repose sur un critère scientifique exigeant qu'un échantillon représentatif d'au moins 10 % soit respecté lorsqu'une base de sondage est disponible. La carte 2 présente les quartiers enquêtés.

Carte 2 : Présentation des quartiers enquêtés dans la ville de Korhogo



Source : CNTIG, 2019

Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

Les quartiers enquêtés ont été défini à partir de la méthode du choix raisonné, selon qu'ils se situent au centre, à l'interface ou à la périphérie de la ville. La taille de l'échantillon est issue l'application de la formule statistique ci-après :

$$n = \frac{Z^2 (PQ) N}{[e^2 (N-1) + Z^2 (PQ)]}$$

n : taille de l'échantillon

N : Taille de la population mère (141.379)

Z : Coefficient de marge (déterminé à partir du seuil de confiance avec pour valeur 1,96)

e : marge d'erreur dont la valeur est 0,05

P : Proportion de ménages supposés avoir les caractères recherchés. Cette proportion est 0,5 soit 50%.

Q = 1-P ; ce qui donne la valeur de 0,5

Application Numérique :

$$n = \frac{(1,96)^2 (0,5 \times 0,5) \times 147518}{[(0,05)^2 (147518-1) + (1,96)^2 \times (0,5 \times 0,5)]}$$

n = 383

La taille de l'échantillon par quartiers s'est faite grâce à la méthode des quotas.

Exemple : Ahoussabougou : $(28219 \times 383) / 147518 = 76$

Les données recueillies ont fait l'objet d'un traitement. Les logiciels QGIS 2.18 et QGIS 3.22 ont permis de réaliser les cartes. Les itinéraires ont été tracés à partir de Google Earth Pro. Les photos ont été prises à l'aide d'un téléphone Android de marque Honor X8 sur lequel était installé l'application Conota Camera, pour le géoréférencement des prises de vues. L'application OsmTracker a servi pour les levées de terrain. Les logiciels Sphinx Plus² -V5, Excel 2013 et Microsoft office Word 2013, ont servi à l'élaboration des questionnaires, leur dépouillement, l'établissement des guides d'entretiens et la saisie de cet article. Quant au logiciel Excel, il a permis de réaliser les tableaux et graphiques nécessaires à l'étude. La retranscription des enregistrements effectués au cours des entretiens a été effectuée avec le logiciel Vook.ai.

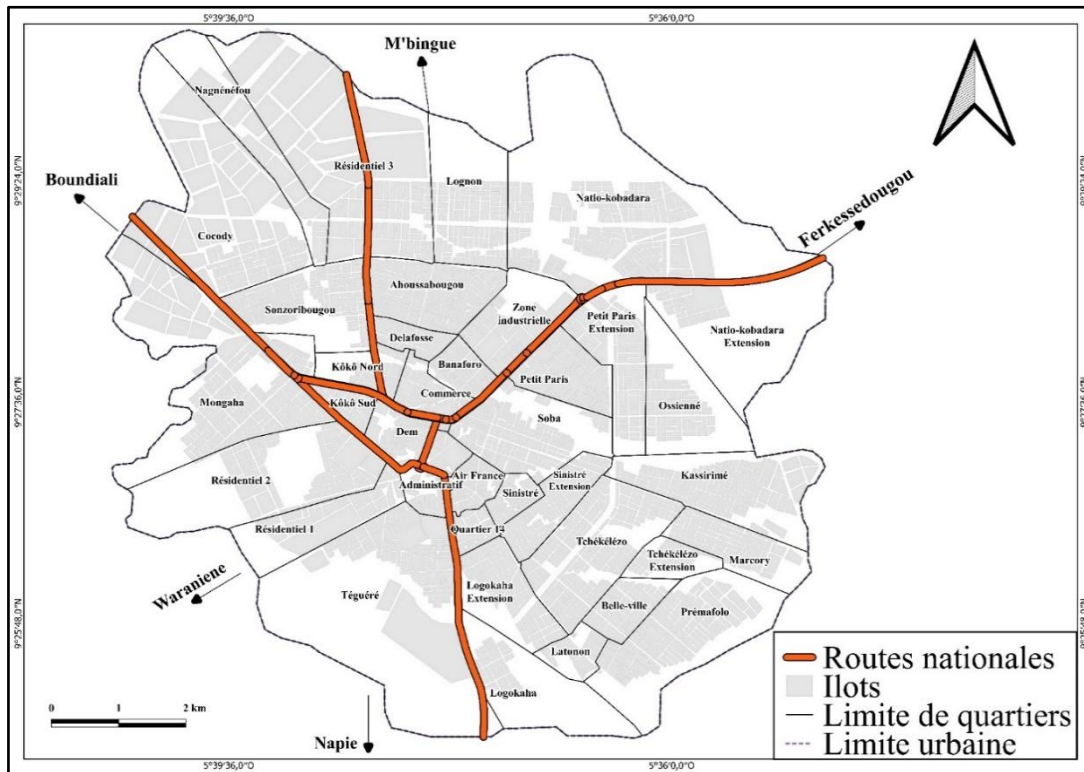
2. Résultats

2.1. Etat des lieux des infrastructures routières

La qualité et la configuration du réseau routier jouent un rôle fondamental dans les pratiques de déplacement des habitants et la fluidité de la circulation. L'objectif est de dresser un état des lieux détaillé du réseau routier de la ville, afin de mieux comprendre ses forces et ses faiblesses.

2.1.1. Rétrospective de la construction des infrastructures routières à Korhogo

L'accession à l'indépendance coïncide avec une volonté de modernisation des infrastructures routières, accompagnant l'essor démographique et économique de Korhogo. On assiste donc au bitumage progressif des axes majeurs, ce qui va non-seulement permettre une amélioration du confort et de la fluidité du trafic mais aussi contribuer au désenclavement progressif et au renforcement de la cohésion urbaine. Ainsi, les quartiers centraux bénéficient en priorité du bitumage, dynamisant les activités commerciales et administratives. D'un autre côté, les quartiers périphériques sont raccordés progressivement au réseau, stimulant l'habitat et les échanges économiques (Carte 3).

Carte 3 : Présentation du réseau routier national qui traverse la ville de Korhogo

Source : CNTIG, 2019

Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

En 1995, sur un total de 361 kilomètres de voies urbaines, 31 kilomètres (soit 8,5 %) étaient revêtus de bitume. Les recherches d'ICEF, ENSEA et coll. (1999) soulignent que l'établissement de liens économiques et administratifs avec d'autres centres urbains a motivé la création d'un réseau primaire dans la ville de Korhogo. Ce réseau comprend un axe principal qui assure la connectivité avec Ferkessedougou, Napié, Boundiali et M'bengué. Depuis, plus aucun investissement n'a été réalisé dans la ville, jusqu'à la survenue de la crise militaro-politique de 2002.

Le retrait de l'État à la suite de la crise ivoirienne de 2002, et l'absence d'expansion de la voirie, a favorisé une forte pression sur les voies de circulation de la ville, concentrée sur les quelques axes du centre-ville, bitumés lors la fête tournante de l'indépendance ; cela en raison de la forte croissance urbaine à Korhogo. En effet, de 4 quartiers en 1960, le nombre de quartiers est passé à 12 en 1974 puis à 34 en 2000 pour être estimé à 67 en 2021. Essentiellement rural dans les années 1990, le territoire communal de Korhogo s'est urbanisé entre 2002 et 2021. Aujourd'hui, la ville de Korhogo occupe 16 700 hectares soit 81,92% de l'espace communal sur 20 386 hectares. Cette croissance urbaine tributaire de l'étalement spatial et une croissance démographique soutenue, expliquent le niveau avancé de détérioration de ces infrastructures routières entre 2002 et 2010. À l'exception du Boulevard de la Paix et de la sortie de Korhogo-ville vers Ferké, aucune rue bitumée n'était réellement praticable.

Dans le cadre du Programme Présidentiel d'Urgence (PPU) lancé par l'État, le réseau routier de Korhogo a été réhabilité et renforcé. (Tableau 1)

Tableau 1 : Itinéraires réhabilités et bitumés par le PRI-CI à Korhogo

N°	Itinéraires	Longueur (ml)	Type de travaux	Chaussée (m)	Accotement/ Trottoir (m)
1	Carrefour Complexe de BIATO-Grand marché – Maternité Kôkô – Bois sacré - Début bitume (Route de Boundiali)	5 800	Réhabilitation avec agrandissement de voie (partie bitumée) et bitumage (partie en terre)	–2 x 2 voies (26 m à plus) sur 2.380 Km –2 x 2 voies (26) sur 3.420 Km	–Accotement : 2x2 m –Trottoirs : 2 x 2m
2	LCCI (Route Ferké) – EPP Gbon-Maternité Petit Paris- Route de 100 m	1 500	Bitumage	–2 x 1 voies (12 m) sur 1.5 Km	–Accotement : 2 x 1.5 m
TOTAL		7.300 m			

Source : PUD, 2015

Le tableau présente les itinéraires réhabilités et bitumés par le PRI-CI (Projet d'urgence de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire) dans la ville de Korhogo. Il recense deux itinéraires distincts. Le premier itinéraire, d'une longueur de 5 800 mètres, a fait l'objet d'une réhabilitation avec agrandissement de la voie pour la partie déjà bitumée et d'un bitumage pour la partie en terre. La chaussée est composée de 2 x 2 voies d'une largeur totale de 26 mètres sur 2 380 mètres, puis de 2 x 2 voies de 26 mètres sur 3 420 mètres. Les accotements mesurent 2 x 2 mètres et les trottoirs 2 x 2 mètres. Le second itinéraire, long de 1 500 mètres, a été entièrement bitumé. La chaussée est composée de 2 x 1 voie d'une largeur totale de 12 mètres. Les accotements mesurent 2 x 1,5 mètre. Au total, le tableau recense 7 300 mètres d'itinéraires réhabilités et bitumés par le PRI-CI dans la ville de Korhogo.

Ce programme a été mis en œuvre dans le but d'améliorer la desserte routière à Korhogo et les conditions de vie des habitants. En l'espace de 8 mois, plus de 7,3 km de voies bitumées ont été construits à Korhogo pour un coût total dépassant les 7,8 milliards de francs CFA. Les travaux ont débuté en 2014 et se sont achevés en 2015. A l'issue de ces investissements liminaires, l'Etat s'est engagé dans un vaste programme d'investissement à l'effet de doter la ville d'un réseau de voirie de qualité.

2.1.2. De la construction des infrastructures routières à Korhogo

2.1.2.1. Le bitumage de 12,5 km de voiries dans la ville de Korhogo

Les travaux s'inscrivent dans le cadre du projet de bitumage de voiries dans les villes de Bouaké, Gagnoa, Grand-Bassam, Korhogo, Lakota, Odienné et Tiassalé. Initié par l'État de Côte d'Ivoire, ce projet vise notamment à bitumer et aménager 12,5 kilomètres de voirie dans la ville de Korhogo, dans l'optique d'améliorer le réseau routier de la ville.

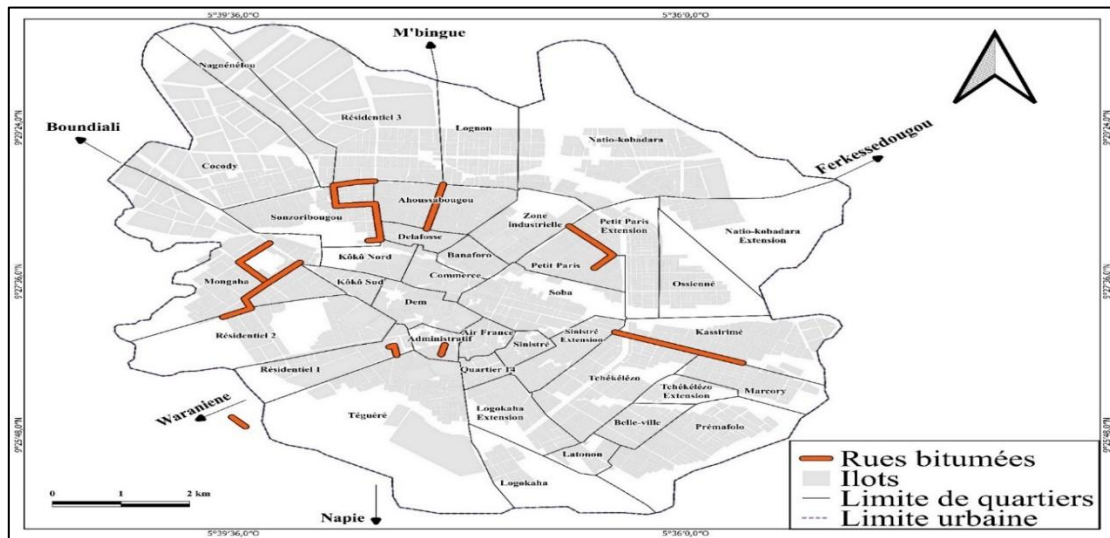
Ce projet qui cible des axes routiers stratégiques de la ville, est un véritable moteur de développement urbain. Il s'étend en effet sur neuf (09) tronçons clés et permettra de fluidifier la mobilité des habitants. (Tableau 2)

Tableau 2 : Rues concernées par le projet de bitumage

Rues	Longueur (m)
Pharmacie Nassara – Marché Haoussabougou - Route M'Bengué	750
Route waraniéné - Route Hotel Rose Blanche	240
carrefour route Boundiali - Collège Sona Habib - Nouveau quartier	1 700
Boulevard ADO - collège Champagnat – Route 100 m	1 200
Rue principale quartier Kassirimé (2X2 voies avec TPC)	4 200
Pharmacie Mongoha - Rue collège Sakanoko - Route Kapélé	1 743
Voie d'accès au nouveau siège de la DTZN Ageroute	600
Voie d'accès aux résidences entre la Route EKDS et EBOMAF	700
Lycée Dominique Ouattara - Bois Sacré – Epp Sozoribougou - Route M'Bengué	1 367
Total	12 500

Source : BNETD, 2024

Le tableau présente les longueurs de différentes rues de la ville. On observe une forte disparité dans les longueurs des rues, allant de 240 mètres pour la rue "Route waraniéné - Route Hotel Rose Blanche" à 4 200 mètres pour la "Rue principale quartier Kassirimé". La rue principale du quartier Kassirimé, avec ses 4 200 mètres, représente une portion importante du réseau routier de la ville. Sa configuration en 2x2 voies avec TPC (Terre-Plein en Place) suggère un axe majeur pour le trafic routier et le transport public. Les rues "Boulevard ADO - collège Champagnat – Route 100 m" (1 200 m) et "carrefour route Boundiali - Collège Sona Habib - Nouveau quartier" (1 700 m) sont également des rues longues et sont des axes principaux dans leurs quartiers respectifs. Le tableau relève également des zones en développement ou en transition, notamment des courtes rues. La carte suivante présente une vue de l'ensemble de ces rues dans la ville de Korhogo (Carte 4).

Carte 4 : Répartition des rues bitumées par le projet

Source : CNTIG, 2019/BNETD, 2024

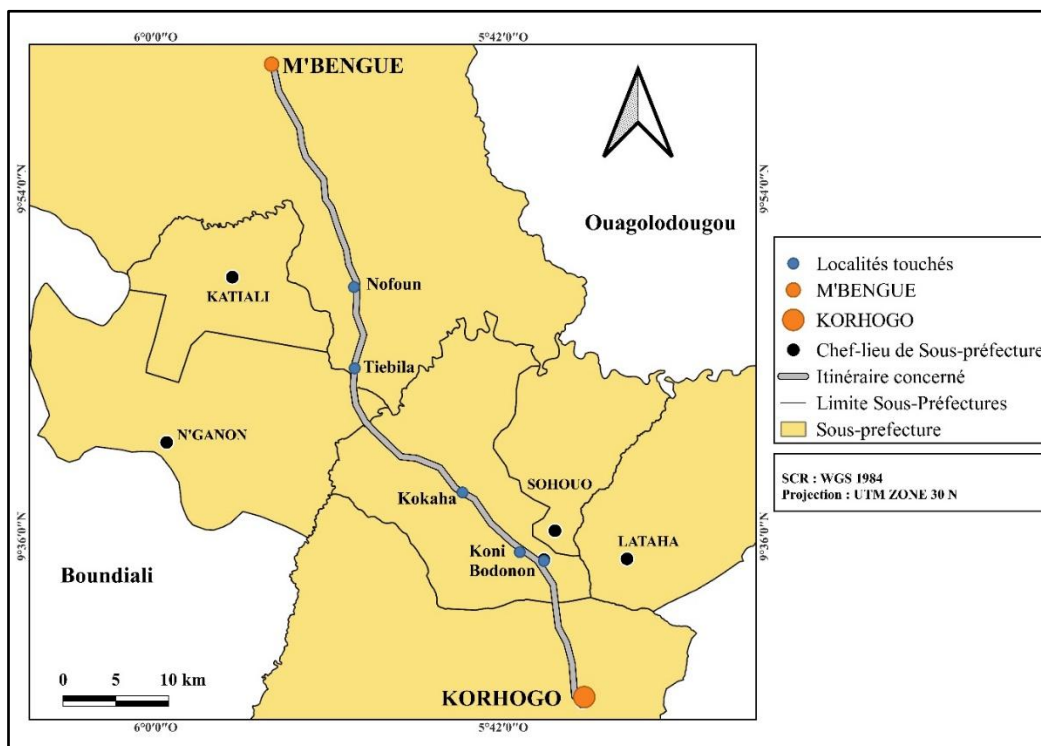
Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

La carte permet de visualiser une diversité d'axes routiers dans la ville, avec des axes principaux importants pour le trafic et le transport, ainsi qu'un réseau secondaire pour faciliter l'accès aux différentes zones et points d'intérêt.

L'aménagement des voies clés comme la route reliant la pharmacie Nassara au marché Haoussabougou, ou encore le boulevard ADO, permet de fluidifier le trafic et de faciliter le transport des personnes et des marchandises. La mise en place de 2x2 voies avec TPC sur la rue principale du quartier Kassirimé, a pour effet de moderniser et de sécuriser la circulation dans un quartier en plein essor. En plus de son impact direct sur la circulation, le projet de bitumage de 12,5 km contribue à valoriser l'attractivité de la ville de Korhogo. Les améliorations apportées aux voies d'accès aux résidences, aux établissements scolaires et aux institutions publiques, favorise le développement économique et social de la ville. L'amélioration des infrastructures routières attire de nouveaux investissements, stimule la création d'emplois et accroît le niveau de vie des habitants.

2.1.2.2. Le bitumage de la route Korhogo - M'Bengué

Dans sa stratégie de relance du développement économique du pays, l'Etat Ivoirien a entrepris de vastes chantiers pour l'aménagement et le bitumage d'un ensemble de routes prioritaires dans plusieurs localités de la Côte d'Ivoire. C'est dans ce contexte général que s'exécutent les travaux de bitumage de la route Korhogo – M'bengué (Carte 5).

Carte 5 : Itinéraire concerné par le projet de bitumage

Source : CNTIG, 2019/BNETD, 2024

Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

La carte met en évidence l'itinéraire stratégique concerné par le projet de bitumage de la route KORHOGO – M'BENGUE. Ce projet prévoit la construction de 70 km de route bitumée, ainsi que 8 km de traversée en 2x2 voies et 10 km de voiries dans les localités traversées. L'objectif principal de ce projet est de faciliter la circulation des personnes et des biens entre Korhogo et M'bengué, contribuant ainsi au développement économique de la zone. Il permettra de doter la région d'infrastructures modernes, améliorant ainsi la fluidité de la mobilité des populations locales.

2.1.2.3. Le traitement de la voirie à Korhogo en prélude de la CAN 2023

Dans le cadre des préparatifs de l'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN 2023), l'État ivoirien a lancé le projet de traitement de la voirie à Korhogo. L'objectif du projet étant de faciliter l'accès au stade, hôtel CAN et village CAN pendant la compétition dans la ville de Korhogo (Photo 1).

Photo 1 : Vue aérienne du stade Amadou Gbon Coulibaly

Source : BNETD, 2024

Ce projet comprend le bitumage de la voie de contournement du stade de Korhogo, l'aménagement de la face avant du stade, de l'hôtel CAN et du village CAN, ainsi que le bitumage de la route A12 - Ecoferme de Lokoli.

2.1.3. De la nouvelle configuration du réseau routier de la ville de Korhogo

Le nouveau visage de la capitale du Poro se caractérise par l'importance des travaux de bitumage effectué sur les principales voies urbaines. Au total, sur 418 km de voies urbaines, 82 km sont bitumés (MEER, 2024). La quasi-totalité de ces rues, est ouverte à la circulation.

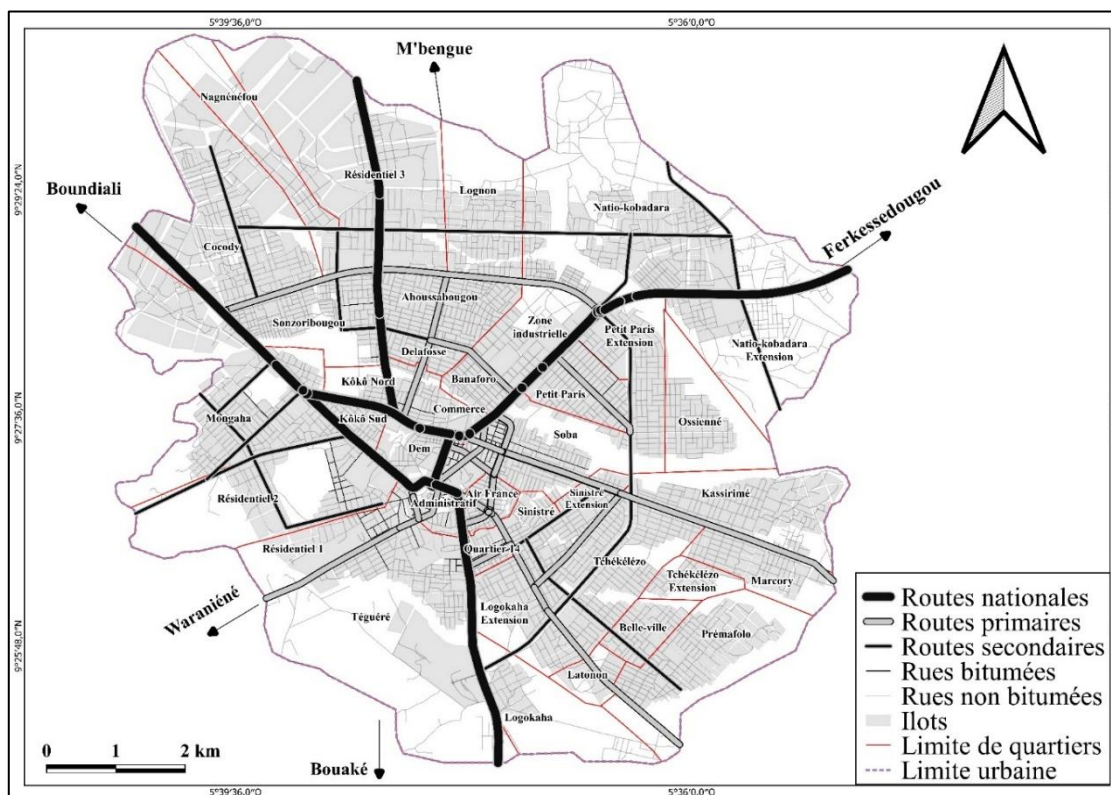
À Korhogo, la voirie est structurée de manière radiale, avec des axes reliant les quartiers périphériques au centre-ville, et un boulevard circulaire desservant l'ensemble de la ville. Au sein des quartiers, la trame viaire est orthogonale, composée de rues bitumées primaires et secondaires, de rues bitumées et de rues en terre.

On identifie trois types de voirie :

- Voie primaire : Constituée des prolongements des routes nationales à l'intérieur de la ville, ce sont les axes d'accès à Korhogo.
- Voie secondaire bitumée : Réseau plus dense reliant les différents quartiers et raccordé à la voirie primaire.
- Voie secondaire non bitumée : Généralement utilisée pour relier les quartiers de la ville, souvent aménagée par une machine adaptée pour un meilleur état de surface.
- Voie tertiaire ou rues : Desservant l'intérieur des quartiers, ainsi que les rues sinueuses et étroites des quartiers périphériques non lotis.

La voirie de la ville est en constante évolution, formant un réseau qui structure l'organisation urbaine. Ce réseau est composé de voies d'importance variable pour la ville. Certaines permettent de traverser la ville rapidement, d'autres drainent les quartiers et d'autres encore permettent d'accéder à des points précis de la ville. Ces voies se répartissent dans le paysage urbain en fonction de leurs catégories (Carte 6).

Carte 6 : Réseau routier de la ville de Korhogo



Source : CNTIG, 2019/BNETD, 2024

Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

La carte présente les différents tronçons de la voirie nationale qui traversent la ville de Korhogo, selon les décrets n°62-333 du 2 septembre 1962 et n°84-852 du 4 juillet 1984. Elle est composée de routes nationales "A" et "B", chacune avec des sections spécifiques qui sillonnent la ville :

➤ La Route Nationale A

La nationale A12 est la principale artère traversant Korhogo. Elle traverse la ville de manière transversale et offre une liaison importante pour les échanges commerciaux et les déplacements entre les régions du nord de la Côte d'Ivoire. Elle relie Ferkessedougou à Boundiali en passant par plusieurs points clés de la ville : le rond-point du complexe BIATO, le Pont KHAZALE, le Grand Marché, la Grande Mosquée de KOKO, le carrefour à feux tricolores de MONGAHA et l'ex-corridor des FAFN.

La **Rocade Nord de A12** forme une boucle reliant le rond-point du complexe BIATO au carrefour à feux tricolores de l'ancien corridor des FAFN. Cette route circulaire dessert la partie nord de la ville, permettant de contourner le centre-ville et d'accéder aux zones industrielles ou aux quartiers

résidentiels. Elle relie le rond-point du complexe BIATO à la CNPS et au carrefour à feux tricolores (ex-corridor des FAFN), offrant ainsi une alternative pour la circulation.

➤ Les Routes Nationales de catégorie B

Il existe une panoplie de route B dans le réseau routier de la ville de Korhogo. D'abord, La Nationale B308 traverse le centre-ville, reliant TIORO au Grand Marché, en passant par le Lycée FELIX HOUPHOUET BOIGNY, le Palais de Justice, la Place de l'indépendance, la Direction Régionale de la Statistique, et le Boulevard ALASSANE OUATTARA (SGBCI du Grand Marché). Elle relie les quartiers au nord de la ville au centre-ville. Une bretelle de la B308 relie le Palais de Justice à la 4ème Légion de la Gendarmerie sur la B311, permettant un accès direct à la Gendarmerie.

La nationale B310 relie ensuite SIRASSO à la Gare de FERKE (Station Shell) en traversant WARANIENE, la Direction Régionale des Eaux et Forêts, la Direction Régionale de la Statistique, la BCEAO, le Musée PELEFORO GBON. Elle offre une liaison entre le nord-ouest et le centre de Korhogo permettant ainsi de rallier plusieurs institutions importantes.

Quant à la nationale B31, elle relie KARAKORO au Carrefour à feux tricolores de MONGAHA en passant par le Stade Municipal, la Mairie (Place de la Paix), et le Lycée Moderne de KORHOGO. Elle dessert des lieux importants comme le Stade Municipal, la Mairie et le Lycée Moderne, et rejoint la route A12 au carrefour à feux tricolores de MONGAHA.

Enfin, la Route Nationale B314 relie la Grande Mosquée de KOKO vers M'BENGUE en passant par CNPS, DIEGBE et dessert certains quartiers. (Photo 2)

Photo 2 : Route nationale A12 reliant Korhogo à Ferkessédougou



Prise de vue : KONE Jean Aimé, 2024

La photo 2 montre la continuité de la voie de sortie de la ville vers Ferkessédougou.

➤ Les voies primaires

Le réseau primaire de la ville de Korhogo, est constitué des prolongements des routes régionales, nationales et internationales à l'intérieur du cadre urbain. Ce sont les axes d'accès à la ville, gérée par l'État à travers les services de l'AGEROUTE. Ce réseau repose sur cinq axes principaux :

- la route Bouaké-Korhogo au sud ;
- la route de Niellé à l'est ;
- la route de Korhogo-Ferkessédougou au nord-est ;
- la route Korhogo Boundiali au nord-ouest ;
- la route de l'aéroport vers Karakoro au sud-est.

Ces routes se distinguent par leur revêtement bitumé complet, avec un calibrage en 2x1 ou 2x2 voies (Planche 1).

Planche 1: Des voies primaires en bon état



Prise de vue : KONE Jean Aimé, 2024

La planche présente des voies primaires de la ville, très fréquentées quotidiennement et desservant plusieurs quartiers. Il y a d'un côté la voie menant de l'aéroport vers le sud-est de la ville et d'un autre côté, la continuité de la voie d'entrée de la ville, reliant Korhogo à Boundiali en passant par le boulevard Alassane Ouattara. Ces voies traversent généralement le centre urbain de Korhogo pour rejoindre d'autres villes. Le réseau primaire, considéré comme des routes d'intérêt régional (ou national), est directement entretenu par les services étatiques à travers le ministère de l'équipement et de l'entretien routier.

➤ Les voies secondaires, des liaisons entre quartiers

Les voies secondaires du réseau routier, se divisent en deux catégories : les voies bitumées et les voies non bitumées. Elles permettent de relier le centre-ville aux quartiers périphériques, ainsi que de connecter les différents quartiers entre eux (Photo 3).

Photo 3 : Route secondaire bitumée passant par le quartier Résidentiel

Prise de vue : KONE Jean Aimé, 2024

La photo 3 présente une voie secondaire qui passe par la gendarmerie et le quartier résidentiel 1 jusqu'au centre-ville. Presque toutes bitumées, avec un calibrage de 2x1 voies, ces voies secondaires sont une véritable source de soulagement pour les populations riveraines ainsi que les automobilistes, en ce qu'elles facilitent le ralliement des quartiers centraux, aux quartiers périphériques.

Le réseau routier de la ville s'est progressivement développé à travers différents projets de bitumage et de réhabilitation, impliquant une diversité d'acteurs. Il est passé de 361 km à 418 km. Le linéaire bitumé est quant à lui passé de 31 à 82 km. Cela n'est pas sans impacts, sur la mobilité urbaine au sein de la ville.

2.2. Impacts de la construction des infrastructures routière sur la mobilité

La mobilité est un élément crucial du développement urbain, permettant aux individus de se déplacer et d'accéder aux services essentiels. La ville de Korhogo, en plein essor démographique, connaît des transformations notables dans son paysage urbain, en raison des nouvelles infrastructures routières. Cette évolution a un impact direct sur la mobilité des personnes, qu'il s'agisse de leurs déplacements quotidiens, de leurs activités professionnelles ou de leurs loisirs.

2.2.1. De la réduction des distances et des durées de déplacements

L'amélioration des infrastructures routières, notamment la construction de nouvelles routes et l'élargissement des voies existantes, a permis de réduire les distances entre les différents quartiers de la ville de Korhogo. Auparavant, les habitants devaient emprunter des itinéraires plus longs et sinueux pour se rendre d'un point à un autre. Désormais, les nouvelles infrastructures routières offrent des trajets plus directs et plus courts. Cette réduction des distances de déplacements se traduit par une diminution du temps de trajet et une plus grande efficacité dans les déplacements des populations. De même, grâce aux nouvelles infrastructures routières, les habitants de Korhogo peuvent désormais accéder plus facilement aux quartiers périphériques de la ville. Les trajets vers l'école, le marché, le lieu de travail se font plus rapide et sécurisés, facilitant l'accès aux services essentiels. Les femmes, en particulier, sont libérées des contraintes liées aux déplacements difficiles et peuvent se consacrer davantage à leurs activités économiques. Les routes

nouvellement construites ou réaménagées permettent de relier ces zones éloignées au centre-ville, facilitant ainsi l'accès aux services, aux emplois et aux équipements publics. Cette amélioration de l'accessibilité a un impact positif sur l'intégration des populations vivant dans les quartiers périphériques, favorisant une meilleure cohésion sociale au sein de la ville.

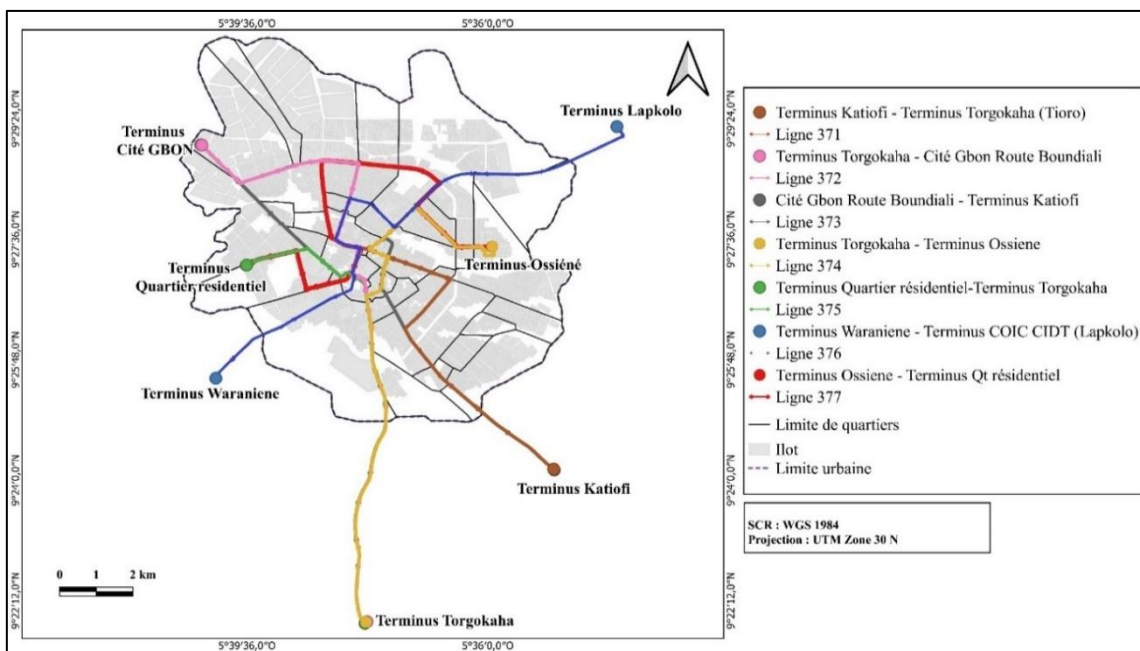
2.2.2. De l'émergence de nouveaux moyens de transport : les bus SOTRA

La ville de Korhogo est marquée par une mobilité fortement dépendante des transports motorisés, avec des choix qui reflètent les réalités socio-économiques locales. Les taxis communaux, constituent l'un des principaux moyens de déplacement. Cependant, ce sont les motos-taxis qui dominent le paysage, avec un taux d'utilisation de 81,5%. Ils sont prisés pour leur rapidité, leur disponibilité et leur capacité à atteindre des destinations souvent éloignées. Avec la nouvelle configuration de la voirie urbaine, il émerge de nouveaux moyens de déplacement : les bus.

Arrivés officiellement le 22 Décembre 2023 dans la ville de Korhogo, les bus de la SOTRA sont une nouvelle alternative pour les déplacements intra-urbain. Certes, leur venue s'inscrit dans le cadre global de la CAN 2024, cependant, leur déplacement nécessite un minimum de commodité en termes d'infrastructures routières.

Ce sont au total trente-six (36) autobus repartis sur sept (7) lignes qui permettent de desservir les différents quartiers de la ville. La carte suivante nous renseigne sur les différents itinéraires des bus dans la ville (Carte 7).

Carte 7 : Itinéraires des bus traversant la ville de Korhogo



Source : CNTIG, 2019 / Enquêtes, 2024

Réalisation : KONE Jean Aimé, 2024

La carte 7 présente un réseau de bus relativement simple, avec 7 lignes reliant 5 terminus. Elle montre également que le réseau de bus dessert principalement la zone urbaine de Korhogo, avec

quelques lignes s'étendant vers les périphéries. Les temps de trajet varient de 30 à 66 minutes avec une moyenne de 46 minutes, pour des distances qui varient entre 13,57 et 21,44 km avec une moyenne de 17,13 km (Nos enquêtes, 2024). En ce qui concerne les lignes de bus, Katiofi et Torgokaha sont les deux terminus les plus desservis, avec 3 lignes chacune. En fait, sur l'axe menant à Torgokaha se situent l'université et le lycée Houphouët-Boigny. Ces deux points regorgent assez d'étudiants et d'élèves, principaux abonnés de la SOTRA. Ensuite, le terminus Cité Gbon et Quartier résidentiel sont desservis par 2 lignes chacune. Cela s'explique également par le nombre d'établissements secondaires publiques et privés situés sur cet itinéraire. Enfin, Waraniéné et Ossiéné sont desservis par une ligne chacune. Waraniéné est reconnu par son artisanat et draine donc du monde grâce à son attractivité. La photo 4 permet d'observer un des terminus des bus.

Photo 4 : Des bus garés au terminus Ossiéné

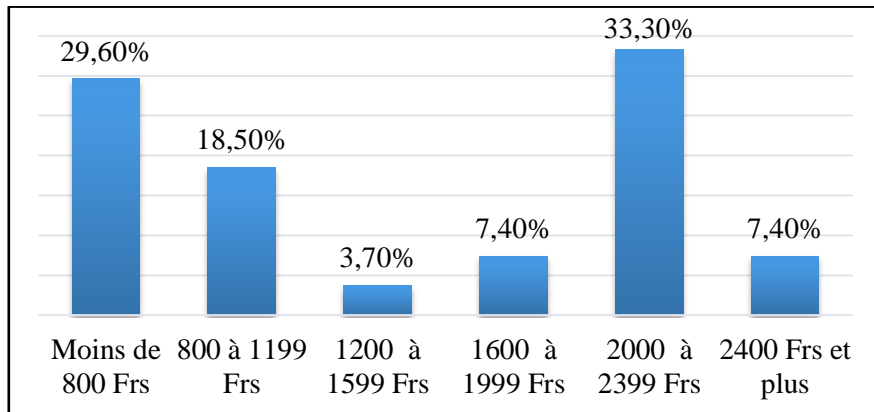


Prise de vue : KONE Jean Aimé, 2024

La photo nous présente le terminus d'Ossiéné. Sur la photo, on peut apprécier le bon état des bus comme c'est le cas pour la plupart du parc-auto. Ces bus sont aujourd'hui de plus en plus empruntés du fait de leur coût relativement faible.

2.2.3. Vers une réduction du coût du transport

Les déplacements représentent une préoccupation importante pour une large partie de la population, en raison de leur coût élevé. La figure 1 donne un aperçu du coût moyen journalier des déplacements.

Figure 1 : Coût moyen journalier des déplacements

Source : Enquêtes, 2024

La figure révèle que plus de 60% des habitants dépensent moins de 2 400 F CFA pour leurs déplacements. La tranche de 2 000 à 2 399 F CFA représente la catégorie la plus importante avec 33,30%. Cette catégorie de personnes est la plus active, effectuant en moyenne trois déplacements par jour à moto, pour des distances relativement éloignées. Cette catégorie représente la tranche la plus active de la population. Seul, 7,4% de la population a une dépense supérieure ou égale à 2 400 F CFA. Ces personnes disposent le plus souvent de véhicules personnels. Les personnes effectuant en moyenne deux déplacements par jour pour des distances relativement courtes, représentent la plus faible proportion en matière de dépense journalière ; oscillant entre 1200 et 1600 FCFA. Environ six habitants sur dix dépensent moins de 800 F CFA par jour à leurs déplacements, en raison de leur moyen limité. La marche constitue pour ces personnes une sérieuse alternative, pour palier au coût élevé du transport. Ce sont généralement les étudiants et élèves, qui se situent dans cette catégorie. Ces coûts de transports émanent des moyens traditionnels de déplacement, existant dans la ville ; c'est-à-dire, les motos et les rares taxis.

L'introduction des bus en tant que moyen de transport en commun s'avère être une sérieuse alternative pour les populations. Les tarifs des bus sont en effet plus bas que ceux des motos-taxis ou taxis communaux. Contrairement aux motos et taxi, le prix du déplacement en bus est fixe, pour tous les déplacements, quelques soit la distance, sur une ligne. Conformément à la convention qui lie la SOTRA à l'Etat de Côte d'Ivoire, la course ne coûte que la somme de 200 FCFA, sur une distance où il aurait fallu payer 800 FCFA à moto. Cela permet aux populations à faible revenu d'accéder plus facilement aux différents quartiers de la ville. Cette réduction des coûts de transport a un impact positif sur le pouvoir d'achat des habitants, leur permettant de consacrer une part plus importante de leurs revenus à d'autres besoins essentiels, tels que l'alimentation, l'éducation, les soins de santé etc.

La construction de routes et de voies d'accès, permet aux bus de se sillonner certains quartiers. Les habitants peuvent désormais se déplacer plus rapidement et plus efficacement entre leur domicile, leur lieu de travail, les zones commerciales et les services publics. Les bus effectuent par ailleurs de grandes distances, en atteignant notamment les quartiers situés à la périphérie de la ville de Korhogo. Les habitants de ces zones éloignées bénéficient désormais des mêmes opportunités et services que ceux situés au centre-ville. C'est ce qui fait de ce moyen de

déplacement, l'un des plus prisés de la ville. Pour les élèves et les étudiants, c'est le mode déplacement privilégié, en raison des avantages liés aux abonnements par cartes mensuelles.

3. Discussion

Les infrastructures routières jouent un rôle crucial dans le développement et la dynamique des villes, en facilitant les déplacements des personnes et des biens. Dans le cas de la ville de Korhogo, les investissements réalisés ces dernières années pour la construction et la réhabilitation du réseau routier ont eu des impacts significatifs sur la mobilité des habitants.

Une étude réalisée par L. CHEN *et al.*, (2019, p.128) montre que, comme à Korhogo, les nouvelles infrastructures routières peuvent influencer les choix de déplacement des individus et modifier les schémas de mobilité. Pour J. SMITH (2018, p.15), les nouvelles infrastructures routières contribuent à réduire les temps de trajet et améliorer l'accessibilité. Cela favorise une mobilité plus fluide et efficace des usagers. Ce sentiment est partagé par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE, 2017, p.10). Elle indique que les infrastructures routières peuvent également avoir des effets positifs sur la mobilité en réduisant la congestion et en améliorant la fluidité du trafic, ce qui facilite les déplacements quotidiens des individus. Dans la même veine, M. AFENYO *et al.*, (2017, p. 45), soutiennent que les nouvelles routes améliorent l'accessibilité aux services essentiels tels que les écoles, les hôpitaux et les marchés, ce qui permet aux populations d'accéder plus facilement à ces ressources. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2019, p. 25) souligne par ailleurs, que les infrastructures routières bien conçues peuvent encourager la mobilité active ; c'est-à-dire, la marche et le vélo, par la création d'espaces sûrs et conviviaux. Cela contribue à une meilleure santé et à une réduction de la pollution atmosphérique. A. JOHNSON (2020, p.42) évoque l'importance de la mobilité inclusive dans la planification des infrastructures routières. Elle souligne la nécessité de prendre en compte les besoins des groupes vulnérables, tels que les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, afin de garantir leur participation active dans la société.

Bien que ce ne soit pas le cas pour l'instant dans la ville de Korhogo, il est à noter que la construction de nouvelles infrastructures routières peut entraîner les congestions routières. L'OCDE souligne que cela se produit car la construction de nouvelles routes encourage l'utilisation de voitures individuelles plutôt que de modes de transport plus durables, tels que les transports en commun. Cela conduit à une augmentation de la demande de déplacements en voiture, ce qui peut entraîner des embouteillages et une circulation plus lente (OCDE, 2019, p.12). C'est donc à juste titre que A. DOWNS (1992, p.45), explique que la construction de nouvelles routes ne résout pas les problèmes de mobilité à long terme, car cela entraîne souvent une augmentation de la demande de déplacements en voiture, ce qui finit par saturer les nouvelles infrastructures.

Conclusion

La construction d'infrastructures routières, a une incidence considérable sur la mobilité des populations de la ville de Korhogo. Les investissements réalisés ont permis une réduction significative des distances et des durées de déplacement. Avec les nouvelles infrastructures, on assiste au déploiement des lignes de bus dans la ville ; ce qui a entraîné, une baisse des coûts de transport. Faciliter l'accès aux différents quartiers de la ville, contribue par ailleurs à redynamiser l'économie locale et créer de nouvelles opportunités d'emploi pour les habitants. Toutefois, les équipements routiers restent encore inégalement répartis, pénalisant certains quartiers et creusant les inégalités d'accès. Il apparaît nécessaire de repenser la gestion et l'aménagement du réseau routier de Korhogo, en mettant l'accent sur l'équité et la durabilité des infrastructures. Notons en outre que la construction d'infrastructures, en plus de ses avantages, contraste avec de nombreux défis, en termes de sécurité routière.

Références bibliographiques

AFENYO Mawuli Amoah et KUMI Emmanuel, 2017, *L'Impact des infrastructures routières sur le développement socio-économique en Afrique : une étude de cas du Ghana*, Journal du développement des infrastructures, Accra.

AGENCE DE GESTIONS DES ROUTES (AGEROUTE), 2021, *Programme National de Développement 2021-2025-tome 1 et 2*, Ministère d'état, Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, <https://ageroute.ci/>, (25/06/2024).

AGENCE EUROPÉENNE DE L'ENVIRONNEMENT, 2011, *Fragmentation des paysages en Europe*, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg.

CHEN Li-Ting, LIU Leping, 2019, «Analyse du contenu de la puissance statistique dans la recherche en technologie éducative : l'importance de la taille de l'échantillon», *In International Journal of Technology in Teaching and Learning*, Society of International Chinese in Educational Technology (SICET), Vol. 15(1), Kennesaw, p. 49-75.

DOWNS Anthony, 1992, *Bloqué dans le trafic : Faire face à la congestion du trafic aux heures de pointe*, The Brookings Institution, Washington, D.C.

ICEF, ENSEA, IRD ,1999, *L'économie locale de Korhogo et de son arrière-pays, Volume 1 : Rapport général, Programme ECOLOC – Relance des économies locales en Afrique de l'Ouest*, Paris : PDM / Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS), 2021, *Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH 2021) – Résultats globaux définitifs*, Ministère d'état, Ministère du plan et du développement, , <https://ins.ci/>, (18/03/2024).

JOHNSON Alice, 2020, « Mobilité inclusive dans la planification des infrastructures routières », *In Journal de l'urbanisme*, SARL Les Publications d'Architecture et d'Urbanisme, Vol. 42, Paris, p. 40-55.

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES, 2019, *Investir dans les infrastructures pour une croissance durable*, OCDE, Paris.

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES, 2019, *Transport Outlook 2019*, OCDE, Paris.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2019, *Promotion de la mobilité active à travers les infrastructures routières*, OMS, Genève.

PLAT Didier, 2003, *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*, HDR, Economies et finances, Université Lumière - Lyon II, Lyon.

SMITH John, 2018, « Impact des infrastructures routières sur la mobilité », *In Recherche en transport*, Vol. 25, Washington, D.C., p. 15-30.

Processus d'évaluation de cet article:

- **Date de soumission: 30 octobre 2025**
- ✓ **Date d'acceptation: 19 novembre 2025**
- ✓ **Date de validation: 09 décembre 2025**